

Повышение безопасности движения велосипедистов в Екатеринбурге возможно за счет проведения мероприятий по организации велосипедного движения.

Для расширения велосипедного движения необходимо рассмотреть правила и способы его организации, рассмотреть опыт нашей страны и других стран.

В нашей стране на первом месте по уровню развития велосипедной инфраструктуры находится Москва [2]. Для того, чтобы активизировать развитие велосипедного движения в Екатеринбурге, необходимо принять ряд организационных решений администрацией города и городской Думой, определить перечень приоритетных районов, которые будут связаны велосипедным движением, популяризировать в средствах массовой информации велосипедное движение.

## Библиографический список

1. Информационный сайт «Pandiaweb.ru». URL: <http://pandia.org/text/77/302/26163.php>.
2. Портал открытых данных. URL: <http://data.mos.ru/datasets/897>.

УДК 629.113.004

Маг. М.П. Добрынин  
Рук. О.С. Гасилова, Б.А. Сидоров  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **ОЦЕНКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОСТАНОВОЧНОГО ПУНКТА С ЗАЕЗДНЫМ КАРМАНОМ**

Безопасность дорожного движения в зоне остановочных пунктов в настоящее время зависит от различных факторов: интенсивности дорожного движения, количества останавливающихся маршрутных транспортных средств, времени года, времени суток, способов расположения маршрутных транспортных средств при их остановке и др. [1].

Важнейшее значение имеет расположение автобусов или троллейбусов на остановочном пункте в плане улицы (дороги) по ее ширине. Остановившееся транспортное средство становится помехой, проявляющейся в изменении траектории транспортного потока и снижении его скорости. Наблюдения на автомобильных дорогах показали, что отклонение траектории транспортных средств, проезжающих мимо стоящего на остановке автобуса, может начинаться за 70 – 80 м до него. Общая зона влияния на траекторию движения имеет протяженность более 150 м [2].

Кроме этого, выезд самого маршрутного транспортного средства с остановочного пункта становится затруднительным. На рис. 1–6 приведены зависимости времени выезда маршрутного транспортного средства с остановки «8 Марта – Большакова» от времени суток.

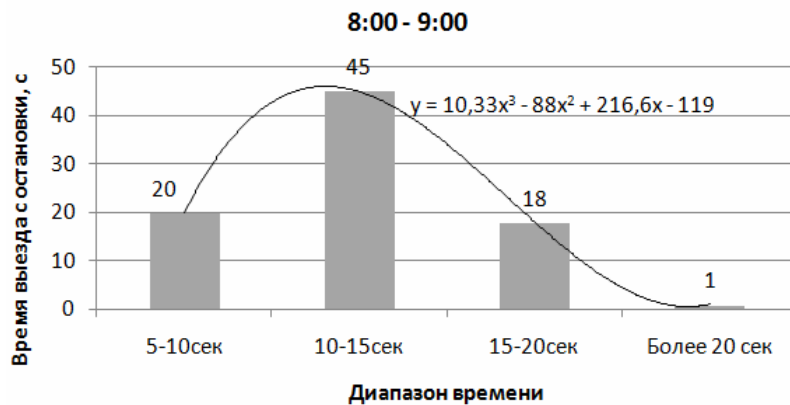


Рис. 1

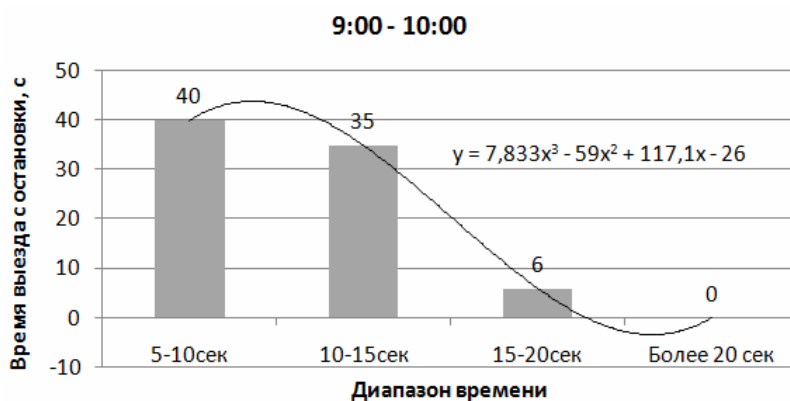


Рис. 2

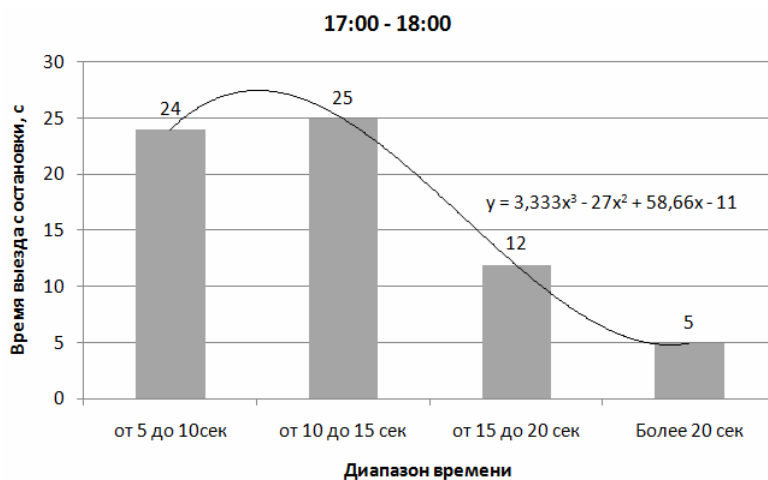


Рис. 3

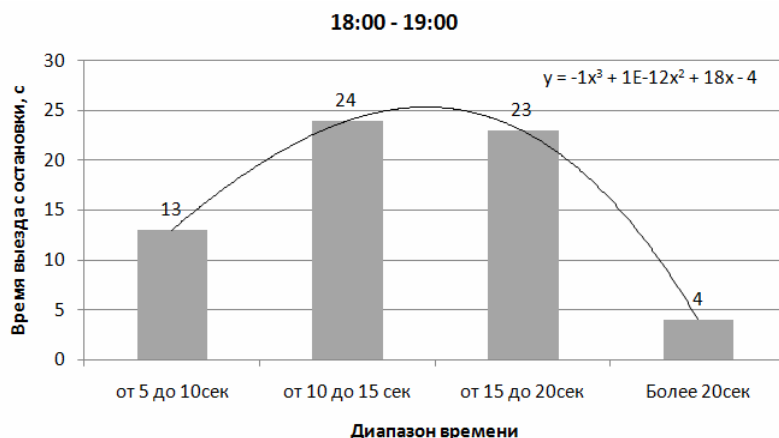


Рис. 4

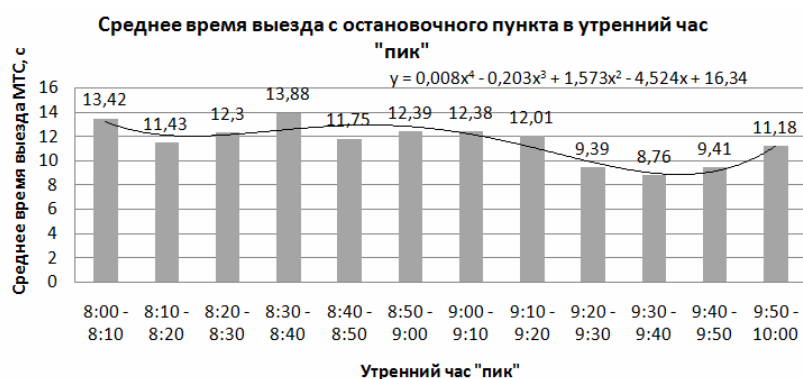


Рис. 5

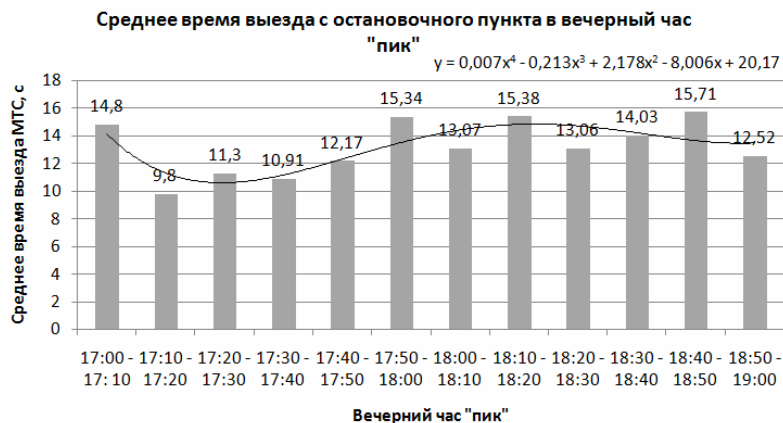


Рис. 6

Чтобы устранить влияние стоящего на остановке автобуса (троллейбуса) на транспортный поток, он должен быть удален от правого края соседней полосы движения не менее чем на 1,5 м. Поэтому желательно делать заездные карманы на остановках шириной 4,2 м или общее уширение проезжей части на такую величину.

Для уменьшения влияния на транспортный поток стоящего на остановке, подъезжающего к ней (тормозящего) и выезжающего с нее (разгоняющегося) маршрутного транспортного средства, следует устраивать переходно-скоростные полосы. Их протяженность необходимо определять с учетом скорости транспортного потока на данной магистрали, интенсивности движения и динамических качеств подвижного состава. Особенно сложная обстановка возникает в крупных пересадочных узлах, где сходятся несколько маршрутов, и наблюдается высокая частота движения. Это характерно, например, для конечных пунктов маршрутного пассажирского транспорта (МПТ), расположенных возле станций метрополитена. Если такие остановочные пункты расположены на проезжей части, то создаются серьезные затруднения как для пешеходного движения, которому мешают очереди ожидающих посадки пассажиров, так и для транспортных потоков из-за скопления подвижного состава МПТ.

## Библиографический список

1. Грехов О.Ю. Повышение безопасности дорожного движения в зоне остановочных пунктов перед регулируемым пересечением / О.Ю. Грехов, С.Ю. Дягилев, О.С. Гасилова, Б.А. Сидоров // Научное творчество молодежи – лесному комплексу России: матер. XII всерос. науч.-техн. конф. – Екатеринбург: Урал. гос. лесотехн. ун-т, 2016. Ч. 1. С. 235–238.
2. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте: учеб. пособие. – М.: Транспорт, 1990. 208 с.

УДК 656.135: 656.073: 625.73: 625.74

Маг. Е.А. Ивачев, А.Е. Кунгуров  
Рук. Д.В. Демидов  
УГЛТУ, Екатеринбург

## **О ВЛИЯНИИ ДВИЖЕНИЯ КРУПНОГАБАРИТНЫХ И (ИЛИ) ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ**

В Российской Федерации широко применяется перевозка грузов автомобильным транспортом, в том числе имеющих значительные габаритные размеры и (или) массу. Под *крупногабаритным транспортным средством* понимается транспортное средство, габаритные размеры которого с грузом или без груза превышают допустимые, установленные Правительством Российской Федерации, а под *тяжеловесным транспортным средством* –